昭和49年4月1日発行（毎月1回1日発行） 第23巻・第4号 昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号 昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

WIDE COLOUR

三菱

零戦



☆特集☆

新アングルのコルセアとトムキャット

中東戦争で使われた航空機とミサイル

2m用RCグライダー "スワローII"

'74 APRIL

4

各国空軍のF-100スーパーセイバー



フランス空軍のF-100D。第11連隊第3飛行隊（EC3/11）の所属機。（AAPP Photo）

F-100D of EC3/1



デンマーク空軍のF-100D。第730飛行隊（Esk-730）の所属機。（AAPP Photo）

F-100D of Esk-730. Danish A.F., Jagel Mar. 1973.



トルコ空軍のF-100C、第1?飛行隊の所属機。
(ASPF Photo)

F-100C at [illegible]



〔上〕1964年5月にカリフォルニア州モハーベ砂漠で行なわれた陸空軍合同演習に参加したF-100D。





F-100D of the 416th TFS

〔左下〕南ベトナムのファンラン空軍基地に派遣されたコロラド・ナショナルガードの第100戦術戦闘飛行隊(120th TFS)所属のF-100D。掩体から出て発進するところ。1968年6月22日の撮影。〔上〕これもベトナム戦に投入された第416戦術戦闘飛行隊(416th TFS)所属のF-100D。500ポンド爆弾とナパーム弾を2発ずつ積んで出撃。1966年3月の撮影。〔下〕タンソンニュート基地のF-100D。第481戦術戦闘飛行隊(481st TFS)所属機。1965年12月の撮影。



F-100D Supersabre of 481st TFS at Tan Son Nhut Air Base, Dec. 1965.



〔上〕11機編隊のF-100Dによるナパーム弾の一斉投下。ネバダ州ネリス空軍基地で1962年9月に開かれた戦術空軍の競点射撃大会“ウイリアム・テル'62”でのシーン。〔下〕南ベトナムのツイホア空軍基地から出撃するF-100D。第309戦術戦闘飛行隊（309th TFS）所属機。1970年4月の撮影。〔右上〕F-100Dの主翼下に装備されるGAM-83ブルパップ・ミサイル。“ウイリアム・テル'62”にて。







F-100D of the 309th TFS



訓練用の戦術核爆弾を投下するF-100D。



第2戦闘飛行隊（VF-2）所属のF-14A。F-14部隊は最初の実用訓練部隊VF-124につづいて，昨年10月にVF-2とVF-3の艦上飛行隊が編成されており，後者の二つの飛行隊は今年から空母エンタープライズに配備される。写真は昨年10月，カリフォルニア州ミラマー海軍基地で撮影



カリフォルニア州ポイントマグー海軍基地の第4実験開発飛行隊（VX-4）に配備されて，実用評価テストを受けているF-14A。昨年9月，同基地で撮影。

(Photo by S. Tokunaga)





No.11 test machine of the F-14A "Tomcat" busy in getting compatability evaluation

20～23ページは1昨年（1972年）3月，空母インデペンデンス（CVA 62）号上で1号機を使って行なわれたF-14Aの艦上適性テストの模様。F-14Aはすでに2個飛行隊の実用艦上部隊が編成されて，まもなく最初の航海に出ることになっているが，これは一足早く飛行甲板におさまった同機のカラー・スナップ。テスト機の塗装だが，地上とはおもむきの変わった興味のあるシーンである。

（上）バージニア州のノーフォーク海軍基地の第12号埠頭で，クレーンを使って飛行甲板に積込むところ。〔上右〕カタパルトにセットされるF-14A。〔右〕カタパルトへの誘導。誘導するのは「カタパルト・オフィサー」

（U.S. Navy Photos）







前ページと同じく空母インデペンデンスの飛行甲板でテスト中のF-14A 11号機。空母はノーフォークの埠頭に繋留されたままである。
上・右上　飛行甲板で滑走テスト。(下・右下)これもカタパルトへ誘導されるシーンである。
空母インデペンデンスは、昨年3月にもF-14Aの艦上テストに使われており、5号機を載せて10日間の海上テストを行なっている。





No.11 F-14A taxiing on the flight deck of the USS INDEPENDENCE. Compatibility testing is underway aboard the carrier moored at naval operating base pier, Norfolk.

A catapult officer leads the Tomcat toward the launching point. (U.S. Navy Photos)





エアレースの花形機

アメリカのエアレースで活躍している花形機たち。写真はファイアフライとベアキャットである。(Photo by G.Graham)


N624EA
EXPERIMENTAL
A

デンマーク空軍の"ドラケン"

Royal Danish Air Force Saab A-35XD Draken of Esk 725 in the landing roll (Inter-Air Press)

英国中部のラトランド州にあるコッテスモア空軍基地で撮影したデンマーク空軍のサーブA-35XDドラケン。第725飛行隊（Esk725）の所属機で着地した瞬間のスナップ。





RDAF Saab A-35XD Draken A-003 of Esk 725 at RAF Cottesmore, Rutland, England (Inter-Air-Press)

前ページと同じくデンマーク空軍第725飛行隊のA-35XDドラケン（シリアルA-003）。高速道路をも滑走路に使えることを前提に造られたダブル・デルタの超音速戦闘機ドラケンはSTOL性を身上としている。前ページの着陸の写真では、尾部の補助車輪の働きがよくわかる。



Front starboard view of RDAF A-35XD Draken A-014.

上・下：同じくデンマーク空軍第725飛行隊のサーブA-35XD。上の機体はシリアルA-014。下は風防部分のクローズアップで，前方に描かれているのは第725飛行隊のエンブレムである。

デンマーク空軍は，現在A-35XDを40機装備して戦闘爆撃飛行隊1個飛行隊と偵察飛行隊1個飛行隊を編成しており，複座練習型のA-35XTも6機を保有している。さらに5機のドラケンを発注しており，F-100が老朽化したいまでは，本機は同空軍の戦闘爆撃の主力機である。

(Photos: Inter-Air-Press)

Portside close-up detail of Canopy and Squadron emblem on an Esk 725 Draken.





RDAF F-100D 15NA Super Sabre G-279 of Esk 730 at RNAS Yeovilton.

デンマーク空軍のF-100

〔上・下〕イギリスのヨービルトン海軍基地で撮影したデンマーク空軍のF-100D 15NAスーパーセイバー。第730飛行隊（Esk730）の所属機でシリアルはG-279。

デンマーク空軍のF-100Dの装備機数は現在30機。本機で1個戦闘爆撃飛行隊を編成しているが，ハンターとともに逐次F-104Gに代替されつつある。複座練習機としてF-100Fも6機保有している。一時，在籍の戦闘爆撃機112を70機に削減する計画も出されたデンマーク空軍，スーパーセイバーの"定年"も当分延長されそうである。

(Photos: Inter Air Press)

Portside forward fuselage detail on G-279.





Two F-14A Tomcat Multi mission Fighters fly over the NAS Patuxent River.

グラマンF-14A/Bトムキャット

上 メリーランド州のパトクサント・リバー海軍基地上空を飛ぶF-14Aトムキャット 2機とも主翼を展張，降着装置を降し，前方の機体は着艦フックも降している　後方の機体は胴体下にスパロー，主翼下にサイドワインダーとフェニックス・ミサイルを装備している

下 F-14AのP&W TF30-P-412エンジンをF401-PW-400にかえたF-14B，昨年9月にロングアイランドにあるグラマンのカルバートン飛行場で初飛行して以来飛行テストをつづけているが，この10月にはさらに新型のエンジンに代えてテストを行なう．(U.S.Navy Photos)

First Navy Grumman F-14B at Grumman's Calverton Flight Test Facility.





A Family picture of A. M. Dassault-Breguet Aviaton civil aircraft at Le Bourget.

ダッソー・ブレゲーの民間機 "一族"

〔上〕ルブールジェ空港に勢ぞろいしたマルセル・ブレゲー製の民間機たち。手前からファルコン30，ファルコン10（左）とファルコン20，タラップを降しているメルキュール旅客機。いずれも流麗な外形の機体である

〔下〕寒冷地テストに入ったエアバスA-300の2号機12月5日から11日にかけてフィンランドに渡り，ヘルシンキから北極圏に飛んで，このように氷の花が咲く厳寒のなかのテストであった。

AIRBUS A. 300 cold weather tests.

エアバスA300の寒冷地テスト





到着した全日空のトライスター　No. 1 TriStar for ANA arrived Tokyo Airport. (Photo, T. Inoue)

（上）2月6日，東京国際空港に到着した全日空のL.1011トライスター1号機（JA8501）。日本到着は2号機（JA8502）が最初の予定であったが，到着1番機は文字どおり1号機となった。全日空では49年度分6機，50年年分8機の計14機のトライスターを発注しており，今年の3月末までに4機を受領，国内幹線での運航を開始し，7月には6機が就航する計画である。

（下）このほどBAC社のフイルトン工場でロールアウトしたコンコルドの量産型2号機。量産型は1号機が201，2号機が202と命名された。これで原型の001，002，量産先行型の01，02と全部で6機のコンコルドが出そろったことになる。202はまもなくブリストルのフェアフォード・テストセンターで，002，01とともに飛行テストに入り，10月には量産型3号機が初飛行の予定。

コンコルドの量産2号機

The second production Concorde 202, recently rolled out at BAC's Filton production plant.





No. 34 machine of JASDF phantom flying at Komaki field. (Photo; T. Hoshina)

航空自衛隊のファントム34号機

「上」航空自衛隊のF-4EJファントムの34号機が完成，小牧基地で飛行テストを行なっている．今年中にさらに24機のF-4EJと14機のRF-4Eが造られることになっており，ファントムは航自の主力戦闘機の座を占めつつある．

「下」同じく小牧基地で飛行テスト中の陸上自衛隊向けのLR-1連絡機の5号機．

陸上自衛隊のLR-1連絡機

5th LR-1 for JGSDF in flying test. (Photo; T. Hoshina)



米空軍のコルセアII



A-7D of 3TFS, 388TFW.



ＫＣ-135ストラトタンカーとコンタクトする第388戦術戦闘連隊（388ＴＦＷ）第３戦闘飛行隊（３ＴＦＳ）のＡ-7Ｄ。Ａ-7Ｄは海軍のＡ-7Ａ／Ｂ／Ｅとは異なるフライング・ブーム式による空中給油受油装置を左側の胴体上面に装備しており、飛行中に毎分1,700－2,900ポンドの割合いで給油を受けることが可能である。なおＫＣ-135の空中給油ブームは上方限界が25度、下方限界は40度、左右方向では10度の範囲内で給油が可能で、ブーム先端は6～18フィートの範囲で伸縮可能になっている。



タイのコラート基地における388ＴＦＷのＡ-7Ｄ。388ＴＦＷはかってＦ-105Ｄ，Ｆ-4Ｅを装備していた部隊。Ｆ-4のシャーク・テイス（さめぐち）のマークは良く知られているが，Ａ-7Ｄにもそのまま受けつがれている。垂直尾翼のＲＨＡＷ（レーダー警戒）システムのセンサー下に3色の帯と星が描かれているのに注意。主翼下面に装着しているのは1,000ポンドのMk83低抵抗爆弾。


JH
AF 70 982


JH
AF 71 296
JH
AF 71 299
56



〔左〕45ページまでの3枚と同じく第388戦術戦闘航空団第3飛行隊のA-7D。主翼の前縁フラップが巡航位置となっているのがよくわかる。A-7の前縁フラップはF-8と異なり、巡航ならびに下げ状態のみとなっている。最大35度まで下げることができる。

〔左ページ下〕コラート基地で整備を受ける388TFWのA-7D。機体各部の点検ドアがはずされているが、本機の点検口はすべて低い位置に設けられているため、整備のときにも特別な脚立等は不要といわれる。RHAWシステムのセンサー側面にある板状のものは、ARA-58N ILSローカライザーのアンテナである。

〔下〕LTV社ダラス工場に並んだA-7EとD。





（上・下）A-7Dを装備する3番目のウイングとして、1972年7月1日にルイジアナ州イングランド空軍基地で編成された第23戦術戦闘航空団（23TFW）の所属機。下の機体は主翼パイロンに300ガロン増槽とSUU20／A、爆弾／ロケット弾ディスペンサーを装着している。





F-14A　トムキャット

グラマンF-14Aの近影。〔上〕胴体と主翼下にAIM-54フェニックス・ミサイルを装備して飛行するトムキャット。AIM-54はセミアクテイブ・レーダー誘導の空対空長距離ミサイル。F-14Aではこれまで5回の発射テストを行なっている。〔下〕F-4Bを追尾するF-14A。ドッグファイトの模擬演習の模様である。



〔右〕ミラマー海軍基地で編成されたF-14Aの最初の部隊、第124戦闘飛行隊（VF-124）所属の1機。生産費の高騰で議会でも問題になったトムキャットであるが、ポイントマグーの海軍ミサイル・センターにおけるスパロー、フェニックス、サイドワインダー3種のミサイルおよびM-61A-1機関砲の武装テスト、各種性能テストは順調に進められている。1昨年10月には最初の飛行隊が編成されて、その後インデペンデンスでの艦上テストも無難に終え、今年はつづく2個飛行隊がエンタープライズで初の航海に出ることになっており、実用戦闘機としての地歩をかためつつあるといったところ。最近はイランが30機を発注するなど、可変翼の高性能戦闘機トムキャットは、海外でも注目されつつある。

〔下〕装備エンジンを高性能のプラット・アンド・ホイットニーF401-PW-400（推力28,000ポンド）に代えたF-14B。海軍からはまだ正式のオーダーはないが、グラマンでは1980年頃の需要を見込んでいる。

〔右下〕これもニューヨーク州ロングアイランドのカルバートンで行なわれたF-4Bとの模擬空戦でのシーン。













ソ連航空界の近況

(Photos by TASS)

近着の写真が伝えるソ連の航空界の話題。〔上〕ブヌコボ空港エプロン。手前にはイリューシンIℓ-18が並んでおり，後方にはAн-10も見える。Iℓ-18はかって国内幹線と近距離国際線の主力機であった中距離旅客機。まだかなりの数が活躍しているようである。











〔左〕ソ連空軍が輸送機として使っているアントノフＡｎ-12。Ａｎ-12の軍用型は尾部に砲塔を装備。現在ソ連空軍の軍用輸送、降下兵輸送の主力機。ソ連空軍のほかインド、アルジェリア、エジプト、インドネシア、イラク、ポーランドの各国空軍でも使われている。

〔右上〕西部シベリアの油田地帯で資材や食糧などの輸送に活躍しているMi-6ヘリコプタ。トラクターを吊り下げて空輸中。

〔右中〕シェリュアビンスクにある軍用航空学校は、このほど50周年を迎え、数多くの航法士や航空機関士を送り出している。写真は航法士の機上訓練の模様。

〔右下〕発射位置にセットされた宇宙船ソユーズ13号の打上げロケット。これは昨年12月の撮影である。

フォート ニュース



〔上〕空母フォレスタルで離着艦テストを行なっているS-3Aバイキング対潜機。艦上テストも総仕上げに入っており、第1次発注分13機は今年の2月に部隊に引渡されるが、現在2次発注分35機の生産も決っている。最近バージニア沖で1週間にわたって行なわれたテストでは、2機のS-2Aがタッチ・アンド・ゴーを144回、着艦テストを50回、カタパルト発進を58回も実施している。







〔左下〕英国フイルトンのＢＡＣ社工場のコンコルド量産２号機(202)。エンジンの地上テストにそなえて機能チェック中のもので、同機はまもなく飛行し、このほど飛んだ量産１号機とともに飛行テストを行なうことになる。機体にはすでにブリティッシュ・エアラインズのマークが書きこまれている。

〔上〕ロッキードがイタリアのアエリタリアＳ．Ｐ．Ａ社と共同で開発することになったランサー戦闘機の完成図。高翼機で主翼の前後縁フラップを採用、エンジンはプラット・アンド・ホイットニーＴＦ30-Ｐ-100(推力2,000ポンド）を積む。なおロッキードは同時にアエリタリア製のＧ222輸送機とＦ-104Ｓの輸出に協力するむねの契約も結んでいる。

〔下〕バリグ・ブラジル航空に装備されるＤＣ-10-30型ワイド・ボデイ機。同航空では７月から国際線に就役させることになっており、写真は同社のマークにした絵である。







〔上〕ロッキード・ジョージア社が1980年から90年にかけて実用化をねらっている「空飛ぶ翼」完成図。「スパロンダー」のニックネームがつけられたこの輸送機は総重量120万ポンド（540トン）、66万ポンド（約300トン）の貨物を積んで3,800マイル(6,100km）を飛ぶことができて、運賃コストは1トン・マイル当り1セント半という。翼の部分に貨物を積んで6発エンジンで飛行。着陸は両翼端と機体の下部にあるエア・クッション装置を使う。

〔左〕牡牛を積んで北京空港に飛来したオーストラリア空軍のC-130。この牡牛は、最近訪中したオーストラリアのホイットラム首相から寄贈されたもの。





〔右〕米空軍のロッキードC-5は、このほど西独マイン・ライン空軍基地からトルコのインサーリク基地まで、地下燃料タンクを空輸した。写真はその積み込み中のもので、同タンクは直径14フィート（4.3m）、長さ91フィート（27.7m）もある巨大なもの。航空機によって輸送された史上最大の容積をもつ貨物でもあるという。タンクの重量は86,000ポンドで、81,000ガロンの燃料を貯蔵することができる。





〔上・右〕マクダネル・ダグラス工場で完成まじかい東亜国内航空向けのＤＣ-9-41。同航空では、現在２機のＤＣ-9-31をリースして使っているが、写真の機体は８機発注しているうちの１番機。まだエンジンはついていないが、すでに同社の塗装にしてある。納入は３月の予定。

IWATA

航空機から原子力まで

展示用模型

★豊富な経験と
新らしいアイデア！

★定評ある最高の技術！

岩田ソリッドモデル研究所

東京都練馬区豊玉中３の１ TEL(991)4676

'73年エアショー（富士重工・出品）



左からＴ－34メンター練習機、Ｔ－１ジェット練習機、ＫＭ－２練習機

スナップ だより





〔上〕タイのナムフォン空軍基地から1年半ぶりでホームベースの岩国基地へ帰ってきたVMFA-115(第115海兵戦闘飛行隊）のF-4B。キャノピーの下に、"GLAM""JACK"などのニックネームが書いてある。(三鷹市・徳永克彦）

〔左〕厚木基地で撮影した海上自衛隊の輸送型のトラッカーS2-C。
(横浜市・山口幹夫）

〔下〕2月中旬、横田基地を離陸するコンベア240。ワールド・エアウェイズの社長の専用機である。
(昭島市・桜田繁）



ワイドカラー
WIDE COLOUR

MITSUBISHI A6M2 ~5 REISEN

1



1 零戦21型 第3航空隊分隊長機
A6M2 flight leader of No.3 KOKUTAI

2



2 零戦21型 第202航空隊所属機
A6M2 of No.202 KOKUTAI

3



3 零戦21型 龍驤戦闘機隊 ... 搭乗機
A6M2 flown by NAP 1P RYUJYO SENTOKITAI

4



4 零戦21型 第341航空隊(獅子)所属機
A6M2 of No.341 KOKUTAI

5



5 零戦52型 第261航空隊所属機
A6M5 of No.261 KOKUTAI

6 零戦52型丙 横須賀航空隊戦闘機隊所属機
A6M5c of Yokosuka KOKUTAI SENTOKITAI

6



© K.Hashimoto



大分航空隊の零戦21型

MITSUBISHI A6M2 REISEN

A Mitsubishi A6M2 belongs to the Oita KOKUTAI.

大分航空隊所属の零戦21型。後方にも数機が並んで見える。無敵の零の勇者を誇ったいわゆる零戦全盛のころの英姿である。

ラバウルで作戦中の零戦21型

A Mitsubishi A6M2 stationed at Rabaul during operations in the Solomons.

ラバウル基地に待機する零戦21型。昭和17年2月に第24航空戦隊が将旗をひるがえして以来，19年2月に全機が撤収するまで，ラバウルは激戦の渦中にあった。零戦はその間，防空，攻撃の先兵としてソロモンの空を縦横むじんに飛びまわった。



三菱零式戰鬪機22型



Demolished A6M3 Reisen on Munda, New Georgia.



CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR (USAF Photos)

B-24J "Lady Eva" of the 494th B.G.

B-24リベレーターは長大な航続力を生かして，2次大戦の戦場にはくまなく翼をのばしている。18,188機という生産機数は，大戦機のなかでトップ。太平洋では日本の陸海軍機とも数多くの空戦をしている。写真上はミンダナオ島沖を日本軍基地の空襲に向かうB-24J-CO。中部太平洋方面で闘った第494爆撃大隊（494th BG）の所属機。機首に美人のヌード。"レデイ・エバ"（Lady Eva）号である。1945年2月24日の撮影。

コンソリデーテッドB-24リベレーター

B-24Liberators of the 494th B.G., approach the target near Cebu City.

〔下〕同じく第494爆撃大隊所属のB-24M-CO（前方）とB-24J-CO。これも日本軍陣地の攻撃に進攻中のもので、目標はセブ島のセブ市近郊。下方に見えるのがセブ市。目標への最終アプローチに入っており、まもなく爆撃が開始される。1945年3月25日の撮影。





Nose of a Consolidated B-24H of the 15th A.F.

B-24リベレーター

CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR

〔上〕B-24Hの機首クローズアップ。視界の良い透明風防，12.7mm 2 挺の銃座付近がよくわかる。イタリア戦線に配備された15空軍の所属機。
〔右〕これはオランダ方面に派遣されたB-24Dで，発進前の点検中のシーン。 (USAF Photo)



B-24D bombers on line being checked before flight.



B-24 Liberators of the 494th B.G. fly over Mindanao, en route to bomb Japanese installation.

「上」これも第494爆撃大隊のB-24Jで、ミンダナオ島上空を編隊で進撃中。同島のダバオの市街数マイルにあるミンタル飛行場周辺の日本軍陣地を攻撃に向うところ。1945年3月の撮影。

「下」同じく第494のB-24Jで、これはマニラ湾のカバロ，コレヒドール両島の爆撃を終えて帰投中のもの。各銃座の機銃が，四方をにらんで警戒しているのに注意。1945年2月の撮影。

Their mission Completed, B-24 of the 494th B.G., head back to their base.





B-24J Liberators of 308th B. C. in the Hunan Campaign.

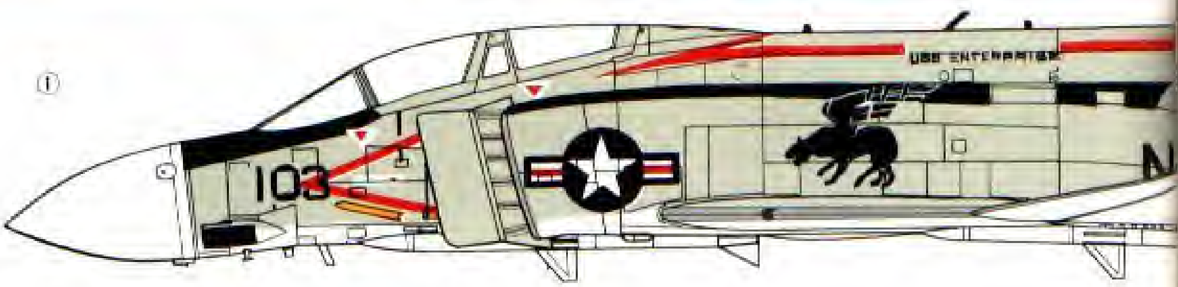
〔上〕これは中国，ビルマ，インド方面に展開した第14空軍の第308爆撃大隊のB-24J CO。雲南の日本軍補給基地を攻撃して離脱するところ。護衛についているのは"フライング・タイガー"のP-40とP-51

〔下〕北アフリカ戦線のB-24D-CO。アルジェリアの飛行場でのスナップで，着陸の際にノーズギアの故障で砂漠に頭を突っ込んだものだが，乗員は全員ぶじだったという。第328爆撃中隊の所属機。1942年12月14日の撮影。

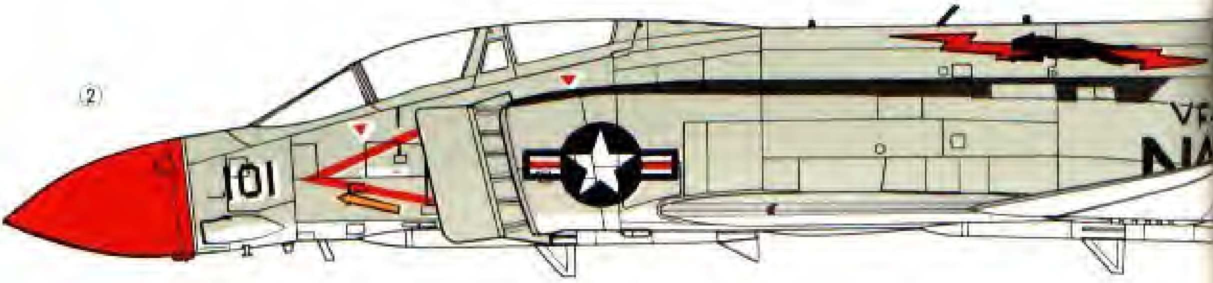
Crack-up of a B-24D of the 328th B.S., Algeria.



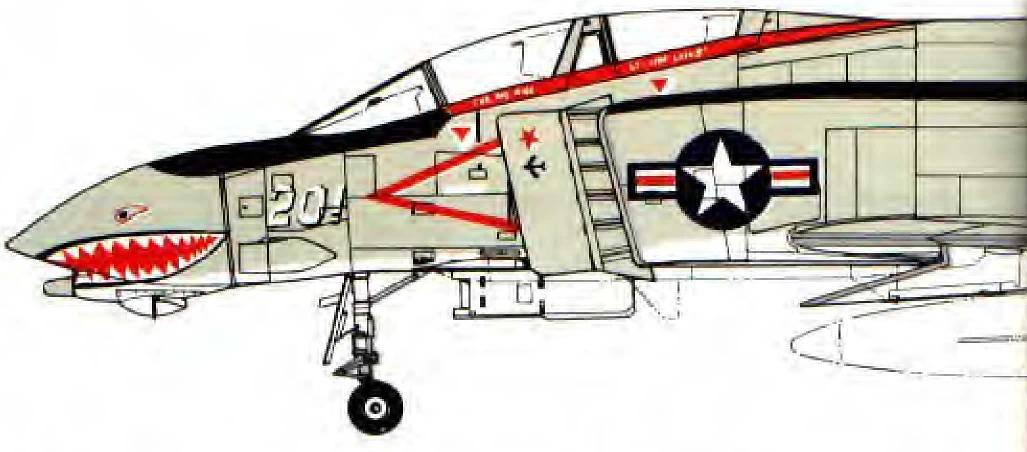
①



②

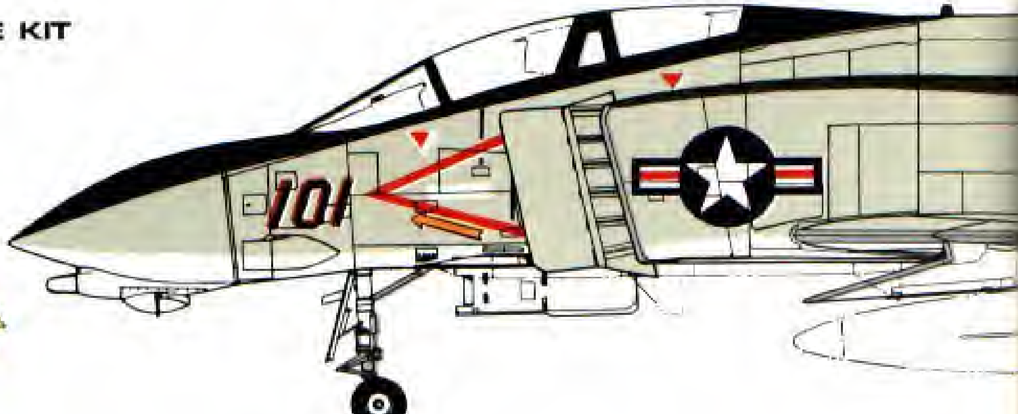


③



1/32 SCALE KIT

④



原料が違う高品質
レベルカラー



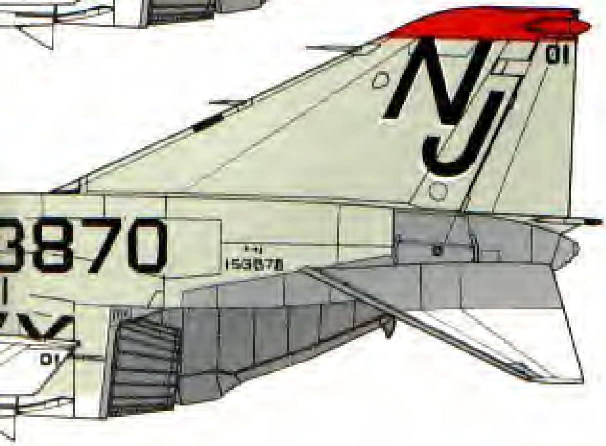
McDONNEL DOUGLAS F-4B～J PHANTOM

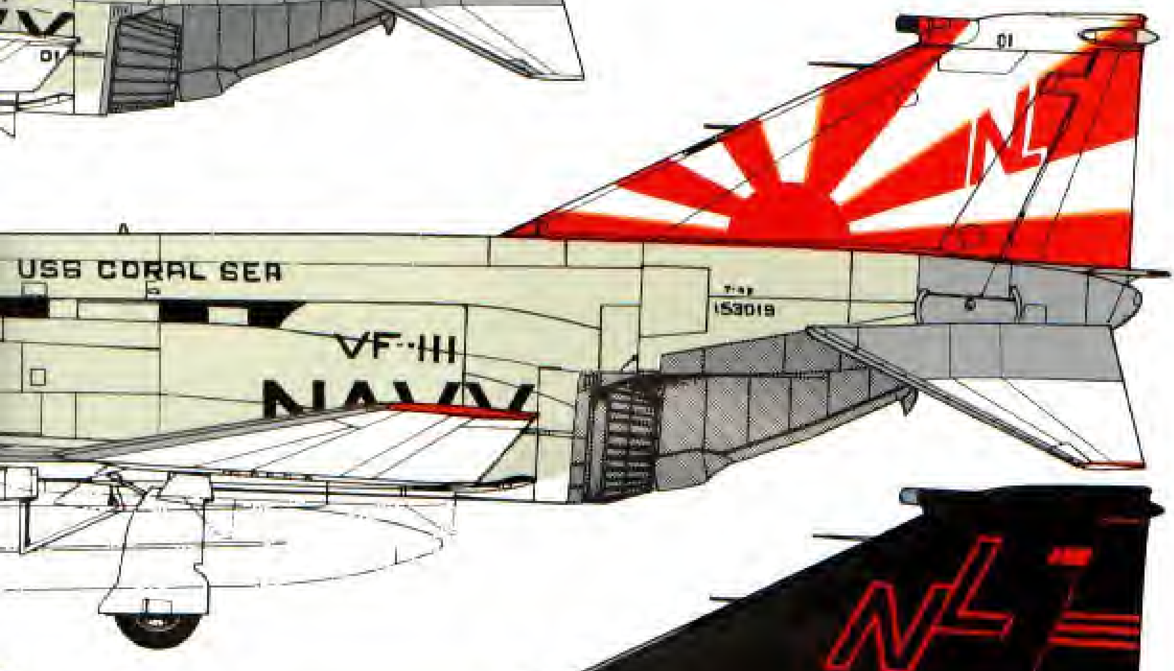
① F-4J 第143戦闘飛行隊"パキンドッグス"所属機
VF-143 "Pukin Dogs"

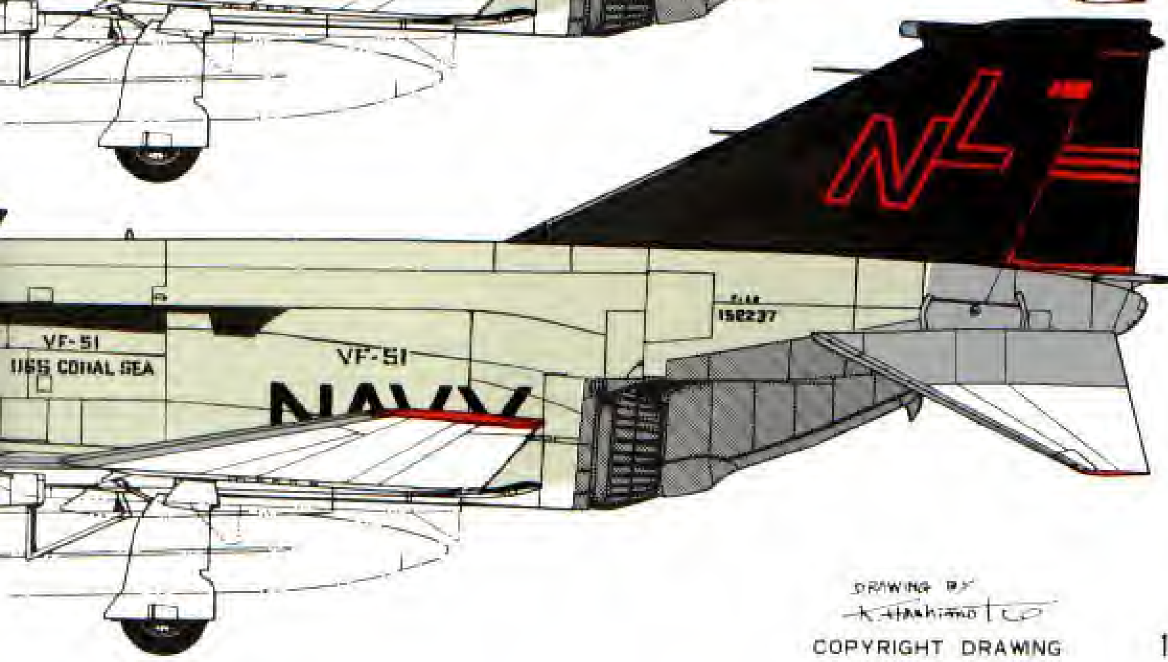
② F-4J 第121戦闘飛行隊"ペースメーカーズ"の司令官機
VF-121 "Pace Makers"

③ F-4B 第111戦闘飛行隊"サンダウナーズ"のH.P.ライス中佐機
Flown by Cdr. H.P. Rice of VF-111 "Sundowners"

④ F-4B 第51戦闘飛行隊"スクリーミングイーグルス"所属機
VF-51 "Screaming Eagles"







DRAWING BY
K. Hashimoto

COPYRIGHT DRAWING

ハイモデリングのための
レベル資料集

マクダネル・ダグラス F-4 ファントムII

McDONNELL DOUGLAS F-4 PHANTOM II



☆キットについて☆

レベルの1/32ジェット・ファイター・シリーズは、ミラージュIIIのコンバーチブル・キットにハリアー等と続々強化されているが、このシリーズの第1弾が、このファントムIIのキットで、1/32ともなると、さすがに超大型モデルである。デカールも史上最大ともいえる詳細なビッグサイズである。

このキットの特徴は、実機の取扱い説明書から直接縮小して印刷された、各部の小さい注意書き文字のデカールが圧巻で、ルーペで見れば判読することも可能である。

モデルはキャノピーが開閉し、主翼が折りたたみ式であるほか、エンジンもちゃんと内蔵しており、実機のイメージを忠実に再現した豪華版である。

そろそろ例年のプラプレーン・コンテストもはじまる季節であるから、ファントムのような大物で入賞をねらうのも、ひとつの手である。

☆塗装について☆

図1 F-4J VF-143 "PAKIN DOGS" 所属機。上・側面ガルグレイ(1)、下面は白(11)の標準塗装で、胴体の背の赤い矢印の帯は、細い黒フチが周囲にあり、主翼と水平尾翼の翼端部は赤。

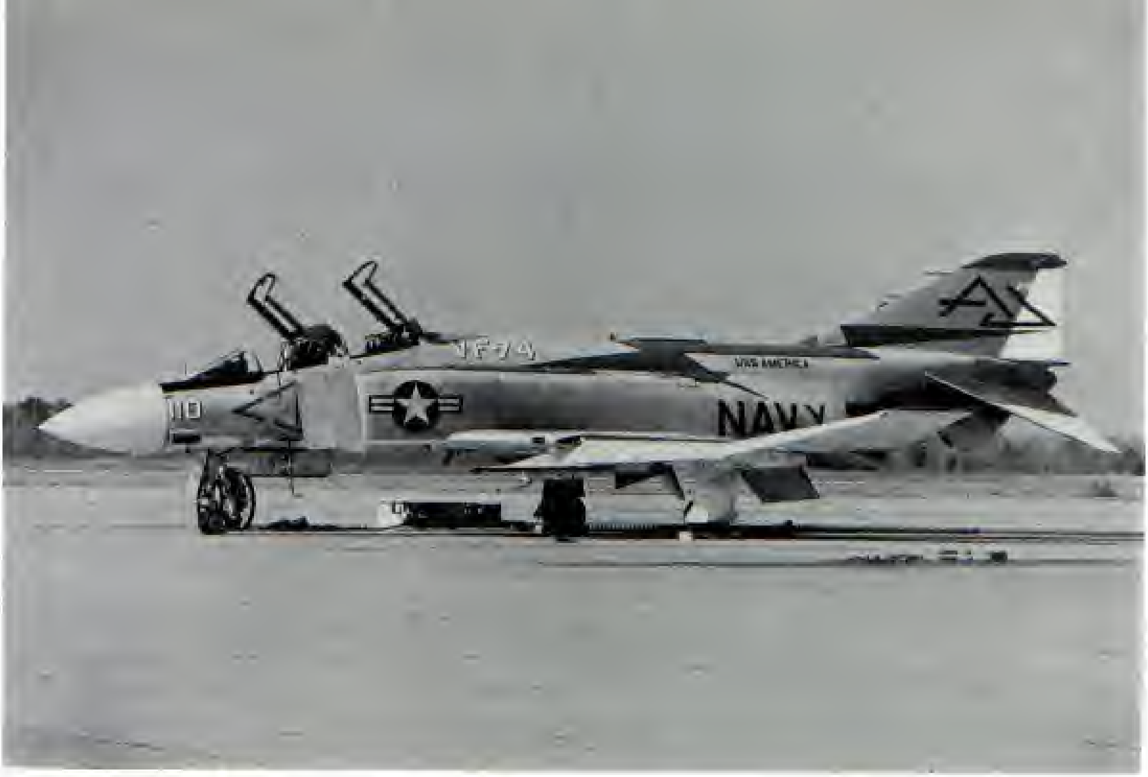
図2 F-4J VF-121 "PACE MAKERS" の司令官機で、機首レドームが赤、機体はガルグレイと白の塗装、胴体のマークは赤に細い黒フチつきの電光で、中央部に黒ヒョウのマークがある。主翼翼端下面に01の文字が黒で記入されている。

図3 F-4B VF-111 "SUNDOWNERS" のR.P.ライス中佐機で、垂直尾翼に旧日本海軍の海軍旗があり、黄色の片がけがつけられている。エア・インテークのランプには、赤い星とMIG-17の黒いシルエット付。主翼と水平尾翼の翼端は赤。キャノピーの枠の文字は白で、前席は "CDR. BOB RICE" 後席は "LT. JIM LAING"。

図4 F-4B VF-51 "SCREAMING EAGLES" 所属機で、塗装はガルグレイと白の標準タイプ。胴体のウォークウェイはダークガルグレイ。主翼と水平尾翼翼端は赤となっており、垂直尾翼は黒、方向舵は赤い線のフチどりがある。

なお、F-4Bに仕上げる場合は、機首レドームの下へ赤外線スキャナを自作して取付け、エンジンの可変ノズルの形状を図面のように少し改造する必要がある。

（イラストと解説・榎本喜久男）



← 岩国基地に着陸進入中の第51戦闘飛行隊"スクリーミング・イーグル"のF-4B（NL110 152982）。機首のナンバー「110」は黒で赤のシャドー付きである

F-4B of VF-51 "Screaming Eagle"

↑ オシアナ海軍航空基地における第74戦闘飛行隊"ビデビラーズ"のF-4J（AJ110 153008）。機首ナンバーと部隊番号は黒のシャドー付きの白で，主翼と垂直尾翼先端は赤に塗られている。

F-4J of VF-74 "Be Devilers"

KIT :

This 1/32 scale F-4 Phantom II kit is the first of the Revell convertible 1/32 jet fighter series. In this series, Mirage III (series No. 2, Jan. 74 Koku Fan) and Harrier (series No. 3, Mar. 74 Koku Fan) are on the market. High grade model kit enthusiasts will be satisfied, in particular, with the attached large and detailed decals carefully copied after the real aircraft Manual. Instructions on the decals are readable with the help of a magnifying glass. Not such a elaborate workmanship has ever been published. The real plane is correctly patterned in the open-device canopy, foldable wings, precisely copied engine and many other parts.

The season of plastic model plane contests is drawing near. The commentator feels it is a good idea for high grade modelers to challenge the contests with such a big one as the Phantom of this series.

PAINTING :

Fig. 1. F-4J of VF-143 "PUKIN DOGS". This is the standard painting with Revell Color (RC) 11, gull-gray on the top and sides of the fuselage, and RC-30, white on the undersurfaces. The red arrow band marking on the top of the fuselage is hemmed with black. The main wing and horizontal tail tips are red.

Fig. 2. F-4J. This is the Commander's plane of the VF-121 "PACE MAKERS". Red radome and gull-gray fuselage. The fuselage lightning marking is also red bordered with thin black. A black leopard is in the center of the lightning. On the reverse of the main wing tips are letters of "O1" in black.

Fig. 3. F-4B. This is the plane of Cdr. Robert P. Rice of VF-111 "SUNDOWNERS". The "sundown" marking looks like the old Japanese Imperial Navy flag. The marking is shadowed in yellow. A red star and black silhouette of MIG-17 are on the air intake ramp. The main wing and horizontal tail tips are red. Letters on the canopy frame (red) read "CDR BOB RICE" and "LT. JIM LAING" in white.

Fig. 4. F-4B of VF-51 "SCREAMING EAGLES". This is the standard painting of gull-gray and white. The fuselage walkway is dark gull-gray and the main wing and horizontal tail wing tips are red. The vertical tail is black and the rudder is hemmed with red.

If you finish the kit into the F-4B, it is necessary to make yourself the infrared scanner to put under the nose radome and make some modification on the convergent/divergent nozzle.

(Illustration and commentary by Kikuo Hashimoto)

Revell Color necessary for the F-4 painting :

RC 1.	White	2.	Black
3.	Red	8.	Silver
11.	Gull-gray	33.	Non-glare black
23.	Black iron	30.	Flat-base
41.	Red brown	4.	Yellow

レベルカラー

F-4の塗装に必要なレベル・カラー

①ホワイト	②ブラック
③レッド	⑧シルバー
⑪ガルグレイ	㉝黒つや消し
㉓黒鉄色	㉚フラットベース
㊶レッドブラウン	④イエロー



第143戦闘飛行隊（VF-143）"パキンドッグス"（Pukin Dogs）所属のF-4J。写真の機体塗装は1970年頃のもので，現在は前ページ［図1］のように変っている。



未公開写真集

零式艦上戦闘機



〔前ページとこのページ〕終戦時に大村基地で"武装解除"された零戦52型丙（A6M5C）と後方は彗星12戊型（D4Y2-S）。零戦52型丙は、主翼の武装を20mm機関砲2門のほかに外翼部に13mm機銃2挺を追加装備した武装強化型。前ページ写真でその装備ぐあいがよくわかる。大村航空隊所属機で、尾翼に「オ」の記号が見える。彗星12戊型は後方に20mm2連装の斜め銃を装備した夜戦型。ここの写真にそれがはっきり映っている。

（USMC photo）



A6M5c, Zero, war end-disarmed at Omura Base, Kyushu. Seen behind is D4Y2-S, Suisei(Judy). The A6M5c is the armor-strengthened Zero. Ref. P.127 20mm gun. (USMC photo)



Number of A6M5 Zero's, somewhere in Kyushu, just after the war. Included are some from No.261 Hikotai, Kagoshima. No propeller yet been taken out. (USMC photo)



ここの2枚も終戦直後の海軍基地で、零戦52型がいっぱいに並んでいる。鹿児島基地で開隊、れん成を行なった第261航空隊の機体もまじっており、九州の航空基地と思われる。終戦と同時にいち早く進駐した米海兵隊写真班が撮影したもので、機体はプロペラをつけたまま。飛行可能な機体もかなりまじっているようである。

（USMC photos）







A6M5, Zero, at Kasumigaura Naval Air Base, fall of 1943, soon after this model made its debut. Note the opened cowl flap.(photo by Y. Otaguro)

〔左〕霞ヶ浦航空基地で撮影した零戦52型。52型がデビューしてまもない昭和18年秋の撮影である。ロケット効果をねらった単排気式の排気管がこの型の特徴。その前方のカウル・フラップが開かれている。(photo by Y. Otaguro)
〔右〕被弾した零戦。右側水平尾翼がちぎれかけている。南方での空戦のひとコマ。
〔下〕南方の激戦地タラワ島でろ獲された零戦21型。1943年11月20日の撮影。(USMC photo)



A Zero being shot, in a Southern pacific theater. Right horizontal tail is about to be torn off.



A6M2, Zero, captured by the U.S. Marine, November 1943 at Tarawa Island.

JAPAN'S RADIO CONTROLLED BOMB, KAWASAKI I-GO-1 OTSU(B)

日本陸軍の誘導ミサイル《続》



イ号1型乙

Noted by R. C. Mikesh

（本文80ページ記事参照）

（本文80ページ記事参照）

先月号につづいて、今回は川崎製のイ号1型乙誘導弾。終戦までに試作機を含めて180機が作られ、飛行試験を行なっている。

〔上〕イ号1型乙を胴体下に吊した99双軽（キ48）。飛行テストに発進するところで、左エンジンは始動している。後方に見えるのはテスト飛行中の5式戦（キ100）と思われる。〔右・下〕ドリーに載せられたイ号1型乙。誘導装置を胴体上部のふくらんだ部分に格納、無線アンテナは主翼の主桁に組み込んでいた。下の写真の右手に見えるのは97式重爆。

➡Radio antenna was attached to the wing spar of the all wood wing of I-Go-1B. Kawasaki produced 150 of this type.

⬆With one engine started of the Ki. 48 mother plane, the flight test mission of the I-Go-1B is about to begin for the one-way missile.





Kawasaki built the I-Go-1B around the standard 300kg bomb, giving it an overall weight of 680kg. Guidance system was contained in the housing above the main body.

［右］胴体上部の誘導装置格納部のカバーをとりはずして点検中のイ号1型乙。設計製作の簡易化をはかり、主尾翼各舵面は直線の角型、胴体は真円で半円ずつ上下にわかれたブリキ製、ボルトで締めて結合していた。





［左］母機の99式双発軽爆の胴体下にセットされたイ号1型乙のクローズアップ。イ号1型乙は、実戦では川崎キ102乙襲撃機を母機とすることになっていたが、飛行テストでは99双軽が使われ、4機がこのテスト用に懸吊装置をつけて改造されている。写真では主翼上に、発射後の高度を調節する自動高度調整装置をつけているが、のちにこの装置はとりはずされた。
［下］母機の99双軽の機首に装備されたイ号1型乙誘導弾の操縦装置。発射と誘導は、母機の通信士が担当した。

⬆Portions of the upper housing are removed for access to guidance system. The fuselage was made of tin and built in two halves bolted together.
⬅Close-up of I-Go-1B mounted under a Ki. 48 mother plane, showing automatic height control which was later deleted.

⬇Control equipment on Ki. 48 mother plane, showing release used by radio control operator.





〔左〕99双軽のイ号誘導弾操作席。まさに発射せんとするところである。操作員の眼鏡の前が発射・誘導用の照準鏡で、テストではこの照準鏡や計器をもう一組積んでいた。

⬅Missile guidance controller at his station in the nose of the Ki. 48 just prior to the launch. Dual instruments and sights were installed for these tests.



〔右〕飛行テストに発進するところ。イ号1型乙は甲型と同じように、母機の99双軽の爆弾倉に機体上部を埋め込むようにしてセットされた。地上のクリアランスのために頭を下げた角度に吊されているが、発射のときは下に1段おろして、母機と水平の角度に調節されるようになっていた。

➡The negative angle in which I-Go-1B is attached to the Ki. 48 afforded sufficient ground clearance for the missile and makes for a positive separation when released.



〔上〕イ号１型乙の飛行テストは、実戦で母機とすることになっていたキ102乙でも行なわれた。写真は取りつけ前の点検中のもので、左手のキ102乙の胴体下には、懸吊装置がたれさがっているのが見える。右側の機体はキ67飛龍。

〔右〕昭和19年１月から生産が開始されたキ102乙襲撃機は、このテストが実施された19年暮から20年初め頃は部隊への配備が開始されたばかりの新鋭機。57mm砲１門に20mm機関砲２門さらに12.7mm機銃１挺という重武装で、のちに襲撃機としてよりも対爆撃機迎撃用の重戦として夜間戦闘に活躍した川崎の傑作機。写真はイ号の母機に改造された１機で、胴体下に懸吊装置をつけ、機首の57mm砲ははずされている。

⬆Also used for test operations of the I-Go-1B was the Ki.102b which was to be the mother plane in tactical operations. Technicians prepare the guided missile for flight.

➡The Kawasaki Ki.102b was quite new to operational units at the time these tests were being made for it to be a missile launcher plane.



備できたが、テスト用母機ではこの胴体下面の一部をえぐってイ号を吊した。この写真ではイ号の懸吊架がよくわかる。
〔右〕イ号1型乙の主翼翼桁とリブ。主翼はNACA-0012翼型断面を採用した対称翼。1回かぎりの消もう品であったため製作が簡易で安価なものとし、エルロンの蝶番や接合金具以外はすべて木製、外皮はベニヤ板であったが、誘導飛行時の急激な可重に耐えられるよう充分な強度をもたせてあった。

⬇Missile attachment points were f ixed to the belly of the ki. 102b and portions of the body were removed to facilitate parts of the missile.

➡Wooden wing of I-Go-1B was simple yet strong enough to absorb abrupt stress loads during the missile's guided flight.





〔下〕アメリカで大戦中に開発した有翼誘導弾"BAT"。目標からの反射波を受けて進路をコントロールするところはイ号と異なるが、母機から発進させる同じねらいの誘導弾であった。(本文記事参照)



ブリュスター
バッファロ





[左]Ｆ２Ａ-3バッファロの
首クローズアップ。-3は-2
同じくライトＲ-1800-40、
200HP）エンジン装備だが
翼付根前方の胴体部分を１
ィート延長して燃料タンク
容量を増やし、操縦席やタ
クの防弾を強化した型であ
が、このため重量が過大と
り、性能は低下することに
った。米海軍では1941年１
に108機を発注、同年夏頃
ら部隊に引渡されている。
翼の機体は主翼に20ｍｍ機
砲を装備してテストした１
、1942年の撮影である。
[左下]ハワイのエバ飛行場
掩体に収納されたＦ２Ａ-3。
221海兵戦闘中隊（ＭＦ-221）
所属機で、同中隊はウェー
島配備の予定を変更してミ
ドウェーに送られ、ミッド
ェー海戦で日本の機動部隊
迎え撃っている。
[右・右下]第一線を退いて
ンサコラの海軍基地に送ら
戦闘飛行訓練に使われたＦ
Ａ-3。1942年８月の撮影で
る。







〔上〕イギリス空軍が装備したB-339（F2A-2）バッファロ。写真の機体はアメリカから直接シンガポールの英空軍部隊に装備された1機。



〔上・下〕これもイギリス空軍が装備したB-339バッファロ。バッファロは国境紛争でソ連軍と闘ったフィンランド空軍がB-239（F2A-1）を装備したほか、ベルギー政府もB-339を40機発注、つづいてイギリスがB-339Eを170機、オランダがB-339Dを72機発注している。ベルギーが発注したB-339は同国がドイツ軍に侵略されたため1機も引渡されることなく、そのままイギリスに送られ、主に艦隊航空部隊に装備されている。写真上の機体もベルギー空軍用からイギリスにふりかえられたバッファロMk.1の1機である。





〔上〕サベナ航空で最初の双発ジェット旅客機カラベルVI。DC-3、コンベア・ライナー、メトロポリタンにつづく中距離線の主力機として導入することになったもので、1961年に1番機を受領、現在7機が就役している。写真は登録記号OO-SRAの1番機。3発のボーイング727とともに中距離路線で活躍しているが、この両機の導入で、スピードは一挙に3倍強にアップ、1機の座席数も5倍強となり輸送力が大幅に増強されることになった。〔下〕1960年に導入されたボーイング707-329。同社の長距離旅客機の系譜はDC-4、DC-6、DC-7につづいてこのボーイング707、そしてジャンボの747へとつづく。現在707-329が6機、貨客コンバーチブルの707-329Cを6機装備している。

エアラインの翼

SABENA　ベルギー航空　⑧





アメリカ空軍X シリーズ研究機

米空海軍のX記号のついた特殊研究機は、1946年にX-1が飛んで以来最近のX-24Bリフテング・ボデイやベリカX-28Aまで、数多くが試作されて、超音速飛行、無尾翼、可変翼、転換翼など各種の研究を行なっている。今回はそのうち、初期の数機をご紹介することにしよう。





①



③

②超音速研究機ベルX-1。母機から発射されるロケット推進機で、1号機は1946年1月に初飛行。X-1A、B、C、D、Eと全部で6機が造られた。1947年10月14日、マッハ1.06を出し最初の超音速飛行に成功。①③④同じく超音速研究用の後退翼ロケット機ベルX-2。高速飛行の熱の問題を研究するために2機造られたが、1号機は53年5月に墜落。①③は母機のB-50に抱かれたX-2。



④

⑤1952年10月に初飛行したダグラスX-3超音速研究機。



⑤



⑥

⑤⑥ J34WE-2ターボジェット双発の高速飛行研究機ダグラスX-3。米空海軍とNACAの共同研究機として1機造られ、超音速機の空力、構造材料のデータをとるため、エドワーズ空軍基地でテストされた。みるからに超音機らしいヤリのような外形で、主翼全幅は6.91mとDC-3の水平尾翼を下まわる大きさだが、全長、機体重量ともにDC-3を上まわった。1955年末までに共同飛行テストが一段落し以後NACAに引渡されてテストがつづけられた。

⑦⑧ノースロップが造ったセミ・テイルレス(準無尾翼)研究機X-4。2機がつくられ1号機の初飛行は1948年12月16日。ごらんのように水平尾翼を欠いたセミ・テイルレスで、ウエスチングハウスJ30-WE-9エンジン双発。縦安定の関係で最高速度は遷音速どまり。⑧の写真は初飛行のときのスナップである。

⑨⑩可変翼研究機のベルX-5。J35-A-17エンジン装備の可変後退翼機で、2機が造られ、1号機の初飛行は1951年6月20日。⑩は完成したばかりで、これからエドワーズに運ばれて飛行テストに入るところ。主翼はいっぱいに後退させている。⑨の飛行中の写真では前方に展張しているのに注意。

⑦





8



9

10

